

Josephine Svane Low

Fra: Sofie Ebdrup Brandt-Madsen <sebm@m.dk>
Sendt: 17. april 2020 08:48
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; Pernille Kisling-Møller
Emne: J.nr. TS10000-00160

Til rette vedkommende

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Sofie Ebdrup Brandt-Madsen

Direktionsassistent

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane

Metrovej 5

DK-2300 København S

T +45 7242 4500

E info@dinletbane.dk

Mere end 2 millioner passagerer kører med metroen hver uge, og vi bygger flere metro- og letbanestationer, der skaber nye forbindelser og muligheder i Hovedstaden.

Læs mere på m.dk og dinletbane.dk

Josephine Svane Low

Fra: Flemming Hemmingsen <fbh@aarsleffrail.com>
Sendt: 24. april 2020 12:58
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; Pernille Kisling-Møller; Kenneth Thomsen; Nikolaj Lundberg; René Steiner
Emne: Høring 4.jernbanepakke. j.nr. TS10000-00160.

Kære TBST.

Her følger Aarsleff Rails kommentarer til det fremsendte høringsmateriale.

De 2 dokumenter "Udkast til Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet" og "Udkast til Bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet" beskriver specifikt "Jernbanevirksomheder", "andre aktører", "Virksomheder som udfører kørsel på eget ansvar" og "virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens §11" men ikke "Entreprenører på eget sikkerhedscertifikat".

Entreprenører med eget sikkerhedscertifikat er ikke nævnt nogle steder, ej heller i definitioner. Det er derfor uklart hvad der gælder for "Entreprenører på eget sikkerhedscertifikat" i de nævnte udkast.

Aarsleff Rail mener som følge heraf at der er behov for en generel præcisering heraf.

Vend venligst tilbage hvis noget ønskes uddybet.

Venlig hilsen / Best regards

Flemming Hemmingsen

Jernbanesikkerhedschef / Railway Safety Manager
Administration / Administration

Mobile: +45 3066 5789

E-mail: fbh@aarsleffrail.com

Aarsleff Rail A/S - Øst
Industriholmen 2
DK-2650 Hvidovre
Tel +45 3634 4640
CVR no. 32282296

www.aarsleffrail.com



Josephine Svane Low

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>
Sendt: 24. april 2020 15:40
Til: ts Info
Cc: Pernille Kisling-Møller; Henriette Balslev
Emne: Erhvervsstyrelsens hørings svar vedr. 11 bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke - j.nr. TS10000-00160(ERST Sagsnr: 2020 - 4314)

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelse

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. 11 bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastene i høring.

OBR's vurdering af udkastenes administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering fremgår for bekendtgørelsesudkastene nedenfor.

Hørings svar vedrørende udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

OBR skal gøre opmærksom på, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal medsende en vurdering af ny erhvervsrettet lovgivning ud fra principperne for agil erhvervsrettet regulering til OBR i forbindelse med præhøringen forud for den offentlige høring.

Vurderingen af principperne for agil erhvervsrettet regulering skal fremgå ved den offentlige høring af lovforslag og bekendtgørelsesudkast. Ved lovforslag skal vurderingen fremgå af de almindelige bemærkninger i afsnittet *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*. Ved bekendtgørelsesudkast skal vurderingen fremgå af høringsbrevet eller som separat bilag.

For yderligere information se Vejledning om principper for agil erhvervsrettet regulering, der kan findes på Erhvervsstyrelsens hjemmeside.

OBR minder desuden om, at udkast til erhvervsrettet regulering, jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger og Vejledning om principper for agil erhvervsrettet regulering, bør sendes i høring hos OBR så vidt muligt 6 uger før den offentlige høring. OBR skal således dels vurdere de administrative konsekvenser for erhvervslivet og dels screene for ministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering. Erhvervsrettet regulering sendes i præhøring hos OBR via letbyrder@erst.dk.

Hørings svar vedrørende de øvrige 10 bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastene i høring.

Administrative konsekvenser

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastene ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

OBR skal gøre opmærksom på, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fremover skal medsende en vurdering af efterlevelsen af principperne for agil erhvervsrettet regulering til OBR i forbindelse med præhøringen forud for den offentlige høring.

Kontaktperson vedr. ovenstående oplysninger:

Lotte Dalgaard
Specialkonsulent
Tlf. direkte 3529 1660
E-post LotDal@erst.dk

Med venlig hilsen

Catharina Rude

Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN

Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291992
E-mail: CatRud@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virk](#).

Josephine Svane Low

Fra: Louise Friis <lfi@SBF.DK>
Sendt: 27. april 2020 10:33
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; Pernille Kisling-Møller
Emne: VS: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Høring - Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.pdf; Høring - Køretøjsbekendtgørelse.pdf; Høring - Infrastrukturbekendtgørelse.pdf; Høring - Bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet.pdf; Høring - Bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet.pdf; Høring - Bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet.pdf; Høring - Bekendtgørelse om gennemførelse af sikkerhedsdirektivet.pdf; Høring - Bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet.pdf; Høring - Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbane.pdf; Høring - Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet.pdf; Høring - Gebyrbekendtgørelsen.pdf

Femern A/S har følgende bemærkninger til vedlagte høring:

Vi har ingen kommentarer til høringssvaret som sådan, som implementerer flere konkrete dele af 4. jernbanepakke.

Vi bemærker dog en bestemmelse om sagsbehandlingstider fra myndighedernes side i forbindelse med ibrugtagning af delsystemer – op til 4 måneder. Og vil i den forbindelse gerne understøtte TBSTs kommentar til samme. Se nedenfor.

Dette kan få stor betydning for Femern i ibrugtagningstilladelsesfasen!

Udkast til bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen

§ 6. Senest en måned efter modtagelse af ansøgningen underretter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ansøgeren om, at ansøgningen er fuldstændig eller anmoder om relevante supplerende oplysninger med angivelse af en rimelig frist for indgivelse heraf.

Stk. 2. Senest 4 måneder efter modtagelse af alle relevante oplysninger træffer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgørelse i sagen og meddeler denne til ansøger.

Og hertil TBSTs kommentar:

§ 6: De maksimale sagsbehandlingstider, som er fastlagt i direktivet, er skrevet ind. Der er tale om, at EU ønsker en absolut maksimal grænse for, hvor lang sagsbehandlingstiden kan være, inden ansøger modtager en afgørelse. Disse max-bestemmelser vil derfor ikke ændre ved Trafik-, Bygge- og Bolig-styrelsens servicemål, som er af væsentlig kortere varighed.

T.o. Konkret tager Femern A/S sagsbehandlingstiderne op med myndighederne (TBST og EBA) i det videre arbejde og vil søge en aftale om kortere sagsbehandlingstider for vores projekt indarbejdet i vores Memorandum of Understanding (et fællesdokument for EBA og TBST). I første omgang løfter vi emnet på det kommende direktørmøde med TBST den 4. juni.

Venlig hilsen

Louise Friis

Juridisk konsulent

Ledelsessekretariatet

Dir.tlf. +45 33 41 62 41

Mobil +45 25 21 85 82

Sund & Bælt Holding A/S

Vester Tel + www.sundogbaelt.dk

Søgade 10 45
33
93
52
00

1601 Fax+ https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1jSzC2-0004Ba-København455l&i=57e1b682&c=Sk5ORXU2qIjR5iC_rrDLF6nAgbK1bFArk81vTpbXHfBJ5beap9HF0phTr1hwuE7tQiX-V33dbcLO-UD3VugRJWpN_f44q57ITRwrHCTZtQj7IS_iOJYjfrSWycd3M1NViKZFbyd_Fr-93bhm8RfWQp_wvNfYhqQ-hXWX9M3IMV73Rkbgql4s9EbQVPErE0_oc75b7vmH-10QgAy75aUn1WasrbvLRtlU3xczbPxP4l-q26oD9Y25

Sund & Bælts vigtigste opgave er at gøre det nemmere at være rejsende. Mere end 250.000 kunder benytter hver dag Sund & Bælts trafik anlæg, dvs. Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende stationer samt havnene i Odden, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsejet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes BroBizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østrig.

Sund & Bælt Holding A/S CVR-nummer 15 69 46 88

Tænk på miljøet, inden du printer.

Fra: Bettina Karulf <bka@sbf.dk> På vegne af Sund og Bælt

Sendt: 24. marts 2020 12:43

Til: Natascha Krogager Carlsson <nkc@sbf.dk>; Louise Friis <lfi@SBF.DK>

Emne: VS: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Venlig hilsen

Sund og Bælt

Sund & Bælt Holding A/S

Vester Søgade 10
1601 København V

Tel + 45 33 93 52 00
Fax + 45 33 93 10 25

www.sundogbaelt.dk
www.storebaelt.dk

Sund & Bælts vigtigste opgave er at gøre det nemmere at være rejsende. Mere end 250.000 kunder benytter hver dag Sund & Bælts trafik anlæg, dvs. Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende stationer samt havnene i Odden, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsejet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes BroBizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østria.

Sund & Bælt Holding A/S CVR-nummer 15 69 46 88

Tænk på miljøet, inden du printer.

Fra: Pernille Kisling-Møller [<mailto:pkmo@tbst.dk>]

Sendt: 20. marts 2020 15:19

Til: info@aarhusletbane.dk; info@aarsleffrail.com; christian.algreen-ussing@transport.alstom.com; at@at.dk; info@arriva.dk; info-dk@atkinglobal.com; bandedanmark@bane.dk; dir-sek@bane.dk; myndighedskoordinerig@bane.dk; peter.sonne@dk.transport.bombardier.com; info@bravida.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; sikkerhed@cflcargo.dk; petero@feldthaus.dk; contec@mail.dk; cowi@cowi.dk; danak@danak.dk; info@danskbyggeri.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dh@handicap.dk; transport@di.dk; dj@djf.dk; Per Henriksen, Dansk Industri til Dansk Luftfart; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; info@veterantog.dk; rail.dk@deutschebahn.com; sikkerhed@deutschebahn.com; dsbpost@dsb.dk; sikkerhed@dsb.dk; thomas@elklinrailway.dk; erikelsborg@mail.dk; erst@erst.dk; henrik@frie-ji.dk; aib@havarikommissionen.dk; info@hectorrail.com; safety@hectorrail.com; trafik-jernbane@hk.dk; info@dinletbane.dk; JBN Info; adm@keolis.dk; kl@kl.dk; thomas.rasch@ricardo.com; post@lokaltog.dk; info@malus.dk; m@m.dk; info@metroservice.dk; mjba@mjba.dk; administration@mjba.dk; midttrafik@midttrafik.dk; movia@moviatrafik.dk; niras@niras.dk; info@njba.dk; mj@njba.dk; sikkerhed@nj.dk; oem@c.dk; mognp@odenseletbane.dk; info@odenseletbane.dk; info@aarsleff.com; info@railcare.se; mail@railservice.dk; ramboll@ramboll.dk; jesper@ravn-bane.dk; Torben.Bak@rina.org; marco.guainazzo@rina.org; kjeld.a.larsen@lic-mail.dk; info@scanscreen.dk; post.dk@siemens.com; trafiksakerhet@sj.se; per.wind@spitzke.com; sis@sis.dk; info@strukton.dk; Sund og Bælt; post@sydtrafik.dk; letbyrder@erst.dk; letbyrder-i-EU@erst.dk; info@teknologisk.dk; mba@moviatrafik.dk; hoering@di.dk; info@txlogistik.eu; acr@de.tuv.com; Lars.Brockhoff@tuv-sud.dk; railway@oresundsbron.com; tm@willke.dk; regulatorywatch@akiem.com; em@blovstrodbanen.dk; djk@jernbaneklub.dk; info@veterantog.dk; jbmuseum@dsb.dk; leif.flensted@post.tele.dk; carstenornsholt@live.dk; post@ibk.dk; us@hjerlhede.dk; husckerl@gmail.com; Bestyrelse@limfjordsbanen.dk; mhvj@jernbaneklub.dk; sikkerhed@museumsbanen.dk; myveterantog@myveterantog.dk; mail@nojkd.dk; info@veterantogget.dk; jacl6200@gmail.com; sikkerhedsansvarlig@sjvt.dk; ewp_3@hotmail.com; formanden@sporvejsmuseet.dk; jokn@sfvj.dk; vsvt@jernbaneklub.dk; knud.fogh.pedersen@mvb.net; info@veterantog-vest.dk; jtkroell@gmail.com

Emne: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Kære alle.

Hermed sendes udkast til 11 bekendtgørelser i høring. Bekendtgørelserne skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Se venligst vedlagte høringsmateriale. Høringsmaterialet kan også findes på høringsportalen, <https://hoeringsportalen.dk/Hearing>

Høringsfristen er d. 27. april 2020.

Med venlig hilsen

Pernille Kisling-Møller
Specialkonsulent

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Hovednummer +45 72 21 88 00

www.tbst.dk

Josephine Svane Low

Fra: Helle Kock Di Diego <Helle.Kock.Di.Diego@keolis.dk>
Sendt: 27. april 2020 14:05
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; Pernille Kisling-Møller; ___Aarhus_KALAS_Sikkerhed
Emne: J.nr. TS10000-00160 - Høring over udkast til bekendtgørelser, der gennemfører den tekniske del af 4. jernbanepakke

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har med e-mail af 20. marts 2020 sendt nedenstående bekendtgørelsespakke med svarfrist den 27. april 2020 i høring:

1. Udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet
2. Udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet
3. Udkast til bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen
4. Udkast til bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet
5. Udkast til bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet
6. Udkast til bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet
7. Udkast til bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet
8. Udkast til bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
9. Udkast til bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet
10. Udkast til bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11
11. Udkast til bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet

Keolis Letbaner A/S har gennemgået ovenfor nævnte udkast, og finder ikke at indholdet for nuværende giver anledning til indholdsmæssige spørgsmål og kommentarer.

Det bemærkes at bekendtgørelserne vil gælde for bybaner i samme omfang, som de gælder i dag, og at bybaner fortsat vil blive reguleret ved nationale regler. Der ændres derved ikke radikalt ved de allerede etablerede processer og arbejdsgange.

Venlig hilsen / kind regards

Helle Kock Di Diego
Ledende sikkerhedschef / Head of Safety

KEOLIS

Keolis Letbaner A/S

Aarhus | P. Hiort-Lorenzens vej 71, 8000 Aarhus C, Danmark

Odense | Østre Stationsvej 33, 5000 Odense C, Danmark

Tel.: +45 20 13 92 84

hdiego@keolis.dk

www.keolis.com / www.keolis.dk

Josephine Svane Low

Fra: Peter Morell <pem@aarhusletbane.dk>
Sendt: 27. april 2020 14:24
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; Pernille Kisling-Møller
Emne: J.nr. TS10000-00160

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har med e-mail af 20. marts 2020 sendt nedenstående bekendtgørelsespakke med svarfrist den 27. april 2020 i høring:

1. Udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet
2. Udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet
3. Udkast til bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen
4. Udkast til bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet
5. Udkast til bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet
6. Udkast til bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet
7. Udkast til bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet
8. Udkast til bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
9. Udkast til bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet
10. Udkast til bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11
11. Udkast til bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet

Aarhus Letbane I/S har gennemgået de herover nævnte udkast til bekendtgørelser, og indholdet af disse giver ikke anledning til kommentarer.

Med venlig hilsen

Peter Morell
Sikkerhedschef
Aarhus Letbane I/S

m: +45 20 37 19 14
e: pem@aarhusletbane.dk
w: letbanen.dk



Josephine Svane Low

Fra: Anders Dørge <ado@contecrail.dk>
Sendt: 27. april 2020 15:57
Til: ts Info
Cc: Pernille Kisling-Møller; ", pkmo@tbst.dk"@; Pernille Kisling-Møller; Kenneth Dam
Emne: j.nr. TS10000-00160 - ContecRail - SV: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Til: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
info@tbst.dk
cc. til heba@tbst.dk og pkmo@tbst.dk

Hermed hørings svar fra ContecRail

Bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet

§2 stk. 3

Der omtales "tunge køretøjer", men det er ikke defineret hvad der menes, hverken i selve bekendtgørelsen eller i bilag 1.

Bilag 1 artikel 2 "definitioner"

Kan de enkelte definitioner evt. anføres i alfabetisk rækkefølge?

Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11

§2 stk. 1

Her omtales ikke virksomheder i henhold til jernbanelovens §11. Men da disse virksomheder fremgår sammen med jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere af §1 "anvendelsesområde", foreslås § 2 stk. 1 affattet således: *"Krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed eller skader, som er forvoldt af jernbaneinfrastrukturforvaltere, skal være dækket af en ansvarsforsikring, i det omfang skaderne ikke er dækket af statens selvforsikringsordning, jf. jernbaneloven § 53, stk. 1"*

Køretøjsbekendtgørelsen

Bestræbelsen om øget ligestilling er måske ikke lykkedes helt så godt som det kunne. Det forekommer som en noget rodet bekendtgørelse, hvor det ikke er klart og tydeligt hvilke køretøjer der er omfattet af bekendtgørelsen og hvilke der ikke er. Det hænger nok sammen med at det ikke tydeligt fremgår, at styrelsen har valgt at undtage visse køretøjer jf. mulighed herfor i EU-798 artikel 1 stk.3. Derved er det uklart hvad anvendelsesområde, krav, undtagelser og overgangsbestemmelser dækker. Da teksten samtidig ikke er præcis og konsistent skal læseren udlede anvendelsesområde mm. af de enkelte afsnit. Det må kunne gøres tydeligere. En idé; Affat indledningen med nogle af de forklarende ord, der fremgår af høringsbrevet.

Forslag til ny indledende tekst:

"Jf. jernbanesikkerhedsdirektivet EU 798-2018, artikel 1 stk.3, kan en medlemsstat vælge at undtage visse køretøjer fra at være omfattet direkte af direktivets bestemmelser, uagtet at de befarer det åbne jernbanenet.

Med denne bekendtgørelse har Danmark valgt at give mulighed for undtagelse af følgende køretøjer:

Bybanekøretøjer der anvendes på en lokal del af det åbne net i Danmark, Veterankøretøjer der kører på det åbne net i Danmark, Rangerlokomotiver der alene anvendes lokalt på nettet i Danmark.

Bekendtgørelsen gælder i øvrigt for køretøjer på bybaner, samt for alle køretøjer, når de skal opnå tilladelse til test eller transport på det danske net eller på bybaner.

Bekendtgørelsen indeholder endvidere nogle få driftsbestemmelser, som hidrører fra interoperabilitetsdirektivet, men som ikke er foldet ud i kommissionens gennemførelsesforordning EU 2018-545 og som det derfor er nødvendigt at implementere nationalt.

Kort om ansøgningsproces:

Ansøgning om godkendelser af køretøjer jf. ovenstående indgives til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. For øvrige køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet, gælder Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/545, som indeholder krav til og procedurer for ansøgning gennem den elektroniske ansøgnings-portal One Stop Shop (OSS)".

Bemærkninger i øvrigt:

§1 stk. 2

Mange køretøjer, som befærder net omfattet af EU 797-2016, skal godkendes efter denne bekendtgørelse. Det giver derfor ikke mening når det fremgår at "For køretøjer, der befærder net omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet, gælder dog kun kapitel 1, kapitel 7, kapitel 8, kapitel 10, kapitel 11, kapitel 12 samt § 6, stk. 1, og § 23".

Forslag til affatning: "For køretøjer, som alene er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet, gælder dog kun kapitel 1, kapitel 7, kapitel 8, kapitel 10, kapitel 11, kapitel 12 samt § 6, stk. 1, og § 23"

§3 Definitioner

Generelt: Det er vel god latin, at der i den forklarende tekst ikke gentages hele eller dele af det ord eller begreb der skal defineres.

11) "Ihændehaber": Økonomisk drift har ikke (nødvendigvis) noget med ihændeberskab at gøre. Foreslås affattet således: "Den, der varigt står for ~~den økonomiske~~ drift af et jernbanekøretøj, hvad enten (...)".

§5: Det fremgår at rangerlokomotiver og veterantogskøretøjer skal opfylde kravene i TSI CCS ved udrustning med ETCS. Hvorfor det, når disse køretøjer ikke er omfattet af EU 2016/797?

I TSI CCS er bl.a. et krav om 8 watts GSM-R-voice installation, men hvor det i praksis har vist sig at en 2-watts installation, som tilladt i Sverige, så rigelig dækker behovet i Danmark (og til ca. 1/10 af prisen – og vi taler om kr. 600.000,- for en 8 watts telefon!).

GSM-R-voice har jo ikke tekniske grænseflader til ETCS, men alene opstillet som et forhåndskrav i TSI CCS ved installation af ETCS.

Må jeg foreslå at – i det mindste – at kravet til 8 watts GSM-R undlades.

§11 stk. 3

Det fremgår at den i stk. 1, pkt. 2, nævnte kompatibilitetsattest kan udelades, såfremt køretøjet er blevet registreret i det nationale køretøjsregister (NVR) inden den 21. maj 2015, (...).

Hvor kommer denne dato fra? Er den offentliggjort nogen steder? I foregående bekendtgørelser findes datoen 21. maj 2015 ikke.

Det oprindelige krav var at alle køretøjer skulle være registreret i NVR senest 1. august 2010, og at de ikke måtte benyttes uden registrering efter 9. nov. 2010.

Så der har tilsyneladende været en "kattedlem" der har åbnet for efterregistrering i 2015, men som ikke er meldt ud til alle køretøjsjere. Det er selvfølgelig ikke i orden.

Datoen bør ændres til f.eks. 16. juni 2020, således at der er en ensartet mulighed for alle til at efterregistrere 1996-køretøjer i NVR! (Altså efter den udmeldte seneste registreringsdato 1. august 2010)

§15

Bør denne undtagelse ikke flyttes til §2? Der er jo tale om en afgrænsning af anvendelsesområdet og ikke en undtagelse. Og gerne med en tydeliggørelse af at undtagelsen også gælder for interoperable køretøjer.

§16

Sidste sætning; "(...), "hvis de overholder det kinematiske referenceprofil G1, beregnet i henhold til UIC 505-1".

Sætningen er overflødig, da det netop er kendetegnende for RIV- og RIC-mærkede køretøjer at de overholder G1!

§19 stk. 7

Sidste afsnit: "Dog kan infrastrukturforvaltere fremføre egne køretøjer". Bør omformuleres til: "En infrastrukturforvalter kan på samme måde fremføre egne køretøjer"

Og så mangler der en klar definition af hvad en "infrastrukturforvalters egne køretøjer" er: Omfatter det også underentreprenørers køretøjer, der kører på infrastrukturforvalterens sikkerhedsgodkendelse?

§21 stk.1

Anden linje, ordet "transport": Det er lidt uklart om "transport" er koblet til den sidste sætning; "i de tilfælde hvor kørslen er signifikant". Sammenhængen bør tydeliggøres, da den er væsentlig. I modsat fald er der tale om en uhensigtsmæssig skærpelse ift. BEK 653.

§23 stk. 1 "ansøgeren"

"Ansøger" er irrelevant i denne sammenhæng, da de fleste køretøjer omfattet interoperabilitetsdirektivet ikke skal ansøge iht. denne bekendtgørelse.

§23 stk.2

"jernbanevirksomhed": Forholdet gælder vel også for andre end jernbanevirksomheder!

"et af de relevante væsentlige krav": Menes der krav jf. stk. 1 ?

§26

"kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed" . Det er en uacceptabel forringelse af retssikkerheden på området. Bør affattes som §24 i den nugældende køretøjsbekendtgørelse BEK 653

§28 stk.4

"(...) til kørsel på det net overensstemmelseserklæringen vedrører": Dette er en skærpelse. Hvad er formålet? Punktet bør affattes som i BEK 653-2015 §25 stk.6

Bilag 1

Pkt.3 afsnit 3) "kompleksitet": Det bør tydeliggøres, at der dermed menes at ændringen påvirker flere strukturelt definerede delsystemer samtidig..

Pkt.3 afsnit 4) "overvågning": "manglende" bør slettes, da det er meningsforstyrrende

Pkt.3 afsnit 5) "reversibilitet" "manglende" bør slettes, da det er meningsforstyrrende

Pkt.3 afsnit 6) akkumulation: "ændringens signifikans" bør slettes, da det er meningsforstyrrende

Hvad menes med "nylige"? (sikkerhedsrelaterede ændringer)

Pkt.6 andet afsnit anden linje "(...) ikke drages i tvivl af nogen anden assessor": Meningen med dette er god nok. Men i tilfælde hvor det står klart at der er tale om sikkerhedsbrister bør der være en mulighed for at rejse berettiget tvivl, genåbne, omgøre. Evt. som en del af en klageproces eller anden proces, der ikke kortslutter allerede truffne afgørelser, men som alligevel muliggør sikkerhedsmæssigt indgreb. Evt. på baggrund af en uafhængig tredjepartsvurdering.

Bilag 2

På baggrund af bemærkningerne i høringsbrevet og af selve udkastet antages det, at risikostyringsprocessen i bilag 2 er en afspejling af hidtidige bestemmelser i CSM-RA, og at evt. tolkning af bestemmelserne følger praksis og diverse vejledninger for CSM-RA. På den baggrund har ContecRail ikke kommentarer til bilag 2.

Infrastrukturbekendtgørelsen

Der er et behov for at fastlægge, at spor som omlægges midlertidigt, for at opretholde trafikal drift i en anlægsperiode, kan udføres efter en mindre omfattende proces (IBT, CSM-RA osv), når den midlertidige tilstand kan udføres efter gældende anerkendte normer og standarder (Kan f.eks. være aktuelt ved sideforskydelse af et spor eller decideret omlægnig forbi et arbejdsområde, hvor der skal ske større arbejder på sporskifterområder, udbedring af blødbund, ledningsarbejder osv.) Det antages at nuværende praksis på området, hvor selv en mindre midlertidig ændring betragtes som signifikant og derved dyr og besværlig at håndtere, er medvirkende årsag til den meget udbredte og omfattende brug af langvarige spæringer. Spæringer som er ødelæggende for jernbanens pålidelighed og troværdighed som leverandør af kollektiv persontransport og godstransport.

En midlertidig tilstand skal naturligvis være under kontrol og tilsyn. Kontrol kan være anlæg og drift efter anerkendt praksis. Tilsyn kan være en uafhængig part der validerer tilstanden.

Det foreslås derfor at der indføres tydeliggørelse af bestemmelser for midlertidig tilstand, ved at der indføres en selvstændig paragraf herom, similært til §10 Test af infrastruktur.

ContecRail har ikke bemærkninger til følgende udkast:

- Bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet1
- Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet
- Bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet
- Bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet
- Bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet
- Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
- Bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet

Venlig hilsen

Anders Dørge

Projekt- og Sikkerhedschef

Tlf. +45 2445 0227

ContecRail

www.contecrail.dk

Fra: Pernille Kisling-Møller <pkmo@tbst.dk>

Sendt: 20. marts 2020 15.19

Til: info@aarhusletbane.dk; info@aarsleffrail.com; christian.algreen-ussing@transport.alstom.com; at@at.dk; info@arriva.dk; info-dk@atkinsglobal.com; banedanmark@bane.dk; dir-sek@bane.dk; myndighedskoordinering@bane.dk; peter.sonne@dk.transport.bombardier.com; info@bravida.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; sikkerhed@cflcargo.dk; petero@feldthaus.dk; contec@mail.dk; cowi@cowi.dk; danak@danak.dk; info@danskbyggeri.dk; hoeringsager@danskerhverv.dk; dh@handicap.dk; transport@di.dk; dj@djf.dk; Per Henriksen, Dansk Industri til Dansk Luftfart <pehe@di.dk>; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; info@veterantog.dk; rail.dk@deutschebahn.com; sikkerhed@deutschebahn.com; dsbpost@dsb.dk; sikkerhed@dsb.dk; thomas@elklinrailway.dk; erikelsborg@mail.dk; erst@erst.dk; henrik@frie-ji.dk; aib@havarikommissionen.dk; info@hectorrail.com; safety@hectorrail.com; trafik-jernbane@hk.dk; info@dinletbane.dk; JBN Info <Info@jernbanenaevnet.dk>; adm@keolis.dk; kl@kl.dk; thomas.rasch@ricardo.com; post@lokaltog.dk; info@malus.dk; m@m.dk; info@metroservice.dk; mjba@mjba.dk; administration@mjba.dk; midttrafik@midttrafik.dk; movia@moviatrafik.dk; niras@niras.dk; info@njba.dk; mfj@njba.dk; sikkerhed@nj.dk; oem@c.dk; mognp@odenseletbane.dk; info@odenseletbane.dk; info@aarsleff.com; info@railcare.se; mail@railservice.dk; ramboll@ramboll.dk; jesper@ravn-bane.dk; Torben.Bak@rina.org; marco.guainazzo@rina.org; kjeld.a.larsen@lic-mail.dk; info@scanscreen.dk; post.dk@siemens.com; trafiksakerhet@sj.se; per.wind@spitzke.com; sis@sis.dk; info@strukton.dk; info@sbf.dk; post@sydtrafik.dk; letbyrder@erst.dk; letbyrder-i-EU@erst.dk; info@teknologisk.dk; mba@moviatrafik.dk; hoering@di.dk; info@txlogistik.eu; acr@de.tuv.com; Lars.Brockhoff@tuv-sud.dk; railway@oresundsbron.com; tm@willke.dk; regulatorywatch@akiem.com; em@blovstrodbanen.dk; dj@jernbaneklub.dk; info@veterantog.dk; jbmuseum@dsb.dk; leif.flensted@post.tele.dk; carstenornsholt@live.dk; post@ibk.dk; us@hjerlhede.dk; husckerl@gmail.com; Bestyrelse@limfjordsbanen.dk; mhvj@jernbaneklub.dk; sikkerhed@museumsbanen.dk; myveterantog@myveterantog.dk; mail@noj.kk; info@veterantoget.dk; jacl6200@gmail.com; sikkerhedsansvarlig@sjvt.dk; ewp_3@hotmail.com; formanden@sporvejsmuseet.dk; jokn@sfvj.dk; vsvt@jernbaneklub.dk; knud.fogh.pedersen@mvp.net; info@veterantog-vest.dk; jtkroell@gmail.com

Emne: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Kære alle.

Hermed sendes udkast til 11 bekendtgørelser i høring. Bekendtgørelserne skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Se venligst vedlagte høringsmateriale. Høringsmaterialet kan også findes på høringsportalen, <https://hoeringsportalen.dk/Hearing>

Høringsfristen er d. 27. april 2020.

Med venlig hilsen

Pernille Kisling-Møller
Specialkonsulent

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Hovednummer +45 72 21 88 00

www.tbst.dk

Josephine Svane Low

Fra: Magnus Just Hansen <majuha@dsb.dk>
Sendt: 27. april 2020 18:13
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; Pernille Kisling-Møller; Morten Haagensen Elmose
Emne: SV: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke - j.nr. TS10000-00160.
Vedhæftede filer: DSBs høringssvar til bekendtgørelser der skal implementere den tekniske del af 4 jernbanepakke.pdf

Til rette vedkommende

Jeg har vedhæftet DSB's høringssvar til de bekendtgørelser, som skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke i Danmark.

Med venlig hilsen

Magnus Just Hansen
Senior Direktionsassistent

Koncernsekretariatet, DSB, Telegade 2 B 2,1, 2630 Taastrup, CVR 25 05 00 53
Tlf. 24689048, E-mail majuha@dsb.dk



Fra: Pernille Kisling-Møller <pkmo@tbst.dk>
Sendt: 20. marts 2020 15:19
Til: info@aarhusletbane.dk; info@aarsleffrail.com; christian.algreen-ussing@transport.alstom.com; at@at.dk; info@arriva.dk; info-dk@atkinglobal.com; banedanmark@bane.dk; dir-sek@bane.dk; myndighedskoordinering@bane.dk; peter.sonne@dk.transport.bombardier.com; info@bravida.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; sikkerhed@cflcargo.dk; petero@feldthaus.dk; contec@mail.dk; cowi@cowi.dk; danak@danak.dk; info@danskbyggeri.dk; hoeringsager@danskerhverv.dk; dh@handicap.dk; transport@di.dk; dj@djf.dk; Per Henriksen, Dansk Industri til Dansk Luftfart <pehe@di.dk>; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; info@veterantog.dk; rail.dk@deutschebahn.com; sikkerhed@deutschebahn.com; DSBPOST [DSB] <DSBPOST@dsb.dk>; DSB Sikkerhed [DSB] <SIKKERHED@dsb.dk>; thomas@elklinrailway.dk; erikelsborg@mail.dk; erst@erst.dk; henrik@frie-ji.dk; aib@havarikommissionen.dk; info@hectorrail.com; safety@hectorrail.com; trafik-jernbane@hk.dk; info@dinletbane.dk; JBN Info <Info@jernbanenaevnet.dk>; adm@keolis.dk; kl@kl.dk; thomas.rasch@ricardo.com; tool@lokaltoget.dk <post@lokaltoget.dk>; info@malus.dk; m@m.dk; info@metroservice.dk; mjba@mjba.dk; administration@mjba.dk; midttrafik@midttrafik.dk; movia@moviatrafik.dk; niras@niras.dk; Nordjyske Jernbaner <info@njba.dk>; mjf@njba.dk; sikkerhed@nj.dk; oem@c.dk; mognp@odenseletbane.dk; info@odenseletbane.dk; info@aarsleff.com; info@railcare.se; mail@railservice.dk; ramboll@ramboll.dk; jesper@ravn-bane.dk; Torben.Bak@rina.org; marco.guainazzo@rina.org; kjeld.a.larsen@lic-mail.dk; info@scanscreen.dk; post.dk@siemens.com; trafiksakerhet@sj.se; per.wind@spitzke.com; sis@sis.dk; info@strukton.dk; info@sbf.dk; post@sydtrafik.dk; letbyrder@erst.dk; letbyrder-i-EU@erst.dk; info@teknologisk.dk; mba@moviatrafik.dk; hoering@di.dk; info@txlogistik.eu; acr@de.tuv.com; Lars.Brockhoff@tuv-sud.dk; railway@oresundsbron.com; tm@willke.dk; regulatorywatch@akiem.com; em@blövstrodanen.dk; djk@jernbaneklub.dk; info@veterantog.dk; Danmarks Jernbanemuseum <JBMUSEUM@dsb.dk>; leif.flensted@post.tele.dk; carstenornsholt@live.dk; post@ibk.dk; us@hjerlhede.dk; husckerl@gmail.com; Bestyrelse@limfjordsbanen.dk; mhvj@jernbaneklub.dk; sikkerhed@museumsbanen.dk; myveterantog@myveterantog.dk; mail@nojk.dk; info@veterantoget.dk; jacl6200@gmail.com;

sikkerhedsansvarlig@sjvt.dk; ewp_3@hotmail.com; formanden@sporvejsmuseet.dk; jokn@sfvj.dk;
vsvt@jernbaneklub.dk; knud.fogh.pedersen@mvb.net; info@veterantog-vest.dk; jtkroell@gmail.com

Emne: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Kære alle.

Hermed sendes udkast til 11 bekendtgørelser i høring. Bekendtgørelserne skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Se venligst vedlagte høringsmateriale. Høringsmaterialet kan også findes på høringsportalen, <https://hoeringsportalen.dk/Hearing>

Høringsfristen er d. 27. april 2020.

Med venlig hilsen

Pernille Kisling-Møller
Specialkonsulent

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Hovednummer +45 72 21 88 00

www.tbst.dk

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Høringssvar til bekendtgørelser som implementerer den tekniske del af den fjerde jernbanepakke

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) sendte den 20. marts 2020 et udkast til 11 bekendtgørelser i høring med en høringsfrist den 27. april 2020.

DSB har erfaret, at EU Kommissionen vil fremlægge et lovforslag om at udskyde ikrafttrædelsestidspunktet for 4. jernbanepakke med 3 måneder fra den 16. juni 2020. For at sikre sammenhæng mellem den nationale lovgivning og EU-lovgivningen forventer DSB, at ikrafttrædelsestidspunktet for de 11 bekendtgørelser justeres i overensstemmelse med den udskydelse, EU måtte fastsætte for 4. jernbanepakke.

DSB's høringssvar til tre af bekendtgørelserne følger nedenfor. DSB har ingen bemærkninger til høringssudgaverne af de øvrige bekendtgørelser.

Udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet

§ 2:

DSB foreslår, at der tilføjes en henvisning til § 5, hvor der stilles krav til fx veteranotøjskøretøjer, når de udrustes med ETCS og GSM-R.

§ 16 stk. 1 og 2:

Det er uklart for DSB, hvorfor der henvises til G1 når Bek. 1463 bilag 3 beskriver "kinematisk referencelinje for rullende materiel, der skal køre på S-banen".

§ 19 stk. 2:

DSB foreslår, at de krav der i dag findes på TBST's hjemmeside vedr. ansøgning om testtilladelser indarbejdes i bekendtgørelsen. Se:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Jernbanesikkerhed/Ansøg-om-godkendelse-og-tilladelse/Godkendelse-og-registrering-af-køretøjer#spørgsmål-svar>

Det gælder særligt kravene om, hvornår der skal ansøges om en testtilladelse.

Koncernsekretariatet

27. april 2020

DSB
Telegade 2
2630 Tåstrup

CVR 25 05 00 53

www.dsb.dk

§ 22 stk. 2 (test og transport)

Den vejledning fra TBSTs hjemmeside omtalt i kommentaren til § 19, stk. 2 kan også med fordel blive indarbejdet her.

§ 23 stk. 2:

DSB har på nuværende tidspunkt ingen køretøjer med omsætningstilladelse. Vi forstår, at § 23 stk.2 gælder drift af nye (eller ændrede) køretøjer, som får udstedt en omsætningstilladelse, og således ikke gælder for eksisterende køretøjer som allerede er i drift på baggrund af en ibrugtagningstilladelse. DSB finder det vigtigt, at TBST er enig i denne fortolkning.

Udkast til Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet

Kommentar 1:

I DSB har vi operationer både på det offentlige net og på bybaner. Det vil være særdeles u hensigtsmæssigt for DSB at skulle følge to parallelle processer dvs. denne nye bekendtgørelse (Bilag 1) og samtidig EU-kravene vedr. CSM-SMS. Det vil skabe risiko for, at der skal arbejdes med en række dobbeltheder, hvilket vurderes at medføre en væsentlig øget administrativ byrde, men ikke medføre nogen værdi; måske endda det modsatte idet adskilte og dublerede systemer, typisk vil øge risikoen for fejl. Dobletheden vil fx føre til en øget tilsynsbyrde, interne audits på parallelle områder, men med forskelligt udgangspunkt og sigte, vedligeholdelse af dublerede krydsreferencesystemer m.v.

Da TBST første gang sendte bekendtgørelsen i høring den 23. maj 2019, fremgik det af følgebrevet under væsentligste ændringer:

"§ 6, stk. 3: Virksomheder, hvis virke omfatter både det offentlige net og bybaner kan få deres sikkerhedsledelsessystem godkendt smidigere (fx S-bane og S-tog)."

I udkastet hed det:

§ 6, Stk. 3. Virksomheder, der har etableret et sikkerhedsledelsessystem og opnået et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse udstedt i henhold til EU-regler vil kunne anvende disse til at forvalte infrastruktur eller udføre kørsel på bybaner, såfremt virksomhedens sikkerhedsledelsessystem er tilpasset driften på bybaner.

Det har siden været DSB's forståelse, at TBST netop af hensyn til forenkling og reduktion af risiko for fejl, ønskede at fastholde denne proces for virksomheder med operationer både på det offentlige net (Interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde) og bybaner (S-tog).

DSB ønsker særligt at undgå større administrative arbejder, der ikke øger værditilførslen, men tvært imod har en indbygget risiko for et øget antal fejl og

afvigelser. DSB ønsker derfor at understrege behovet for, at § 6 stk. 3 genindsættes i den kommende version af bekendtgørelsen.

Kommentar 2:

Af Sikkerhedsdirektivet 2016/798 Artikel 14, stk. 4 fremgår det:

”Er enheden med ansvar for vedligeholdelse en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, kan overensstemmelsen med betingelserne fastsat i første afsnit kontrolleres af den nationale sikkerhedsmyndighed efter procedurene i artikel 10 eller 12 og kan bekræftes på de certifikater, som udstedes i overensstemmelse med disse procedurer.”

DSB havde forventet, at bekendtgørelsen ville præcisere TBST's forvaltning af ovenstående. En krydsreference til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet viser, at det er uvist om TBST tilbyder kontrol af ECM-overensstemmelse ved sikkerhedscertificering. DSB mener, at der er behov for en tydeliggørelse af, hvordan ovenstående tekst i sikkerhedsdirektivet implementeres i Danmark.

Udkast til Bekendtgørelse om indberetning

Kommentar 1:

Under Anvendelsesområde omtales alene virksomheder og personer, der udfører sikkerhedsklassificeret arbejde, men ikke infrastrukturforvaltere i en bredere forstand. DSB antager, at det beror på en fejl, da infrastrukturforvaltere nævnes under § 2 Stk. 2.

Kommentar 2:

I den nugældende bekendtgørelse fremgår det i § 1. Stk. 3:

Databasen og de elektronisk indberettede oplysninger er ikke tilgængelig for offentligheden, jf. § 78, stk. 4, i jernbaneloven.

DSB betragter det som uforeneligt med de krav der i CSM-SMS -sammenhæng stilles til bl.a. sikkerhedskultur og indmelding, hvis jernbaneselskabernes indmeldinger gøres tilgængelige for offentligheden. Som DSB forstår det, har man på andre områder i bl.a. luftfart og i sundhedssektoren, fastholdt fortrolighedsprincippet for netop at understøtte medarbejdernes motivation til at indmelde fejl, herunder særligt egne fejl.

DSB finder det stærkt bekymrende, hvis den eksisterende bestemmelse ikke videreføres i den kommende bekendtgørelse. Det er DSB's vurdering, at risikoen for offentlighedens indsigt i jernbanevirksomhedernes indberetninger vil medføre et betydeligt fald i antallet af indmeldinger. Jernbanebranchen har i arbejdet med den lærende organisation, i årevis sat hårdt ind for at øge antallet at

indmeldinger. Et fald i antallet af indmeldinger vil reducere muligheden for at lære af fejl, hvilket vil påvirke jernbanesikkerheden negativt.

Kommentar 3:

I § 2 stk. 2 og 3 henvises til bilag 1 og bilag 2. Det ser ud til, at der er byttet om på de to henvisninger, og der refereres til begge bilag, selvom bilag 1 indeholder definitioner og bilag 2 er til brug for manuel indberetning.

Kommentar 4:

I overskriften på bilag 1 bør styrelsens navn rettes til.

Kommentar 5:

Bilag 1, skadestyper. Jernbaneselskaberne har ofte ikke mulighed for fra politiet eller andre at få oplyst, hvorvidt en person er død inden for 30 dage efter en ulykke. Tilsvarende er det kun sjældent muligt at få oplyst, om den eller flere personer har været indlagt på sygehus i 24 timer, eller om en påført skade har krævet behandling. DSB er derfor nødsaget til at fortsætte den nuværende praksis, hvor disse forhold på baggrund af de tilgængelige oplysninger, opgøres efter bedste vurdering.

Kommentar 6:

I bilag 2, anvendes begreberne "Fra/på station" og "Til station". Begreberne station og stationsgrænser stammer fra SR 1975, men anvendes ikke længere på de strækninger, der er overgået til hhv. CBTC og ETCS. Siden disse systemer er taget i brug, så er der derfor reelt sket en indberetning med baggrund i den historiske metode og historiske stationsgrænser. I takt med at nye strækninger (København-Køge-Ringsted og Ålborg-Ålborg Lufthavn) tages i brug, bliver det umuligt fortsat at anvende den tidligere metodik. Der er derfor behov for mulighed for en ændret lokationsangivelse.

DSB foreslår, at hændelseslokationer angives ved geografiske koordinater. Ud over at det vil kompensere for ændringerne, der følger med CBTC og ETCS, vil en præcis angivelse af lokation bidrage til, at særlige "sorte pletter" lettere vil kunne udpeges. Det vil give mulighed for, bl.a. i samarbejde med infrastrukturforvalterne at iværksætte målrettede initiativer på disse lokationer, og må forventes bl.a. at kunne reducere antallet af nærved påkørsler og andre hyppigt forekommende hændelser.

Et sådant initiativ vil yderligere understøtte indmeldernes tillid til, at deres indmeldinger kan bidrage til øget sikkerhed og ikke blot til statistik. De vil kunne opleve, at hændelser på samme geografiske lokation kommer i fokus, og at jernbaneselskaber og infrastrukturforvaltere derfor til gavn for jernbanesikkerheden kan gøre en særlig indsats disse steder.

Josephine Svane Low

Fra: Charlotte Jørgensen <CHA@metroservice.dk>
Sendt: 27. april 2020 19:21
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; Pernille Kisling-Møller
Emne: j.nr. TS10000-00160, Metro Service A/S hørings svar vedr. udkast til bekendtgørelser, der gennemfører den tekniske del af 4. jernbanepakke
Vedhæftede filer: Metro Service kommentarer til høring af konsekvensrettelser ifm 4 jernbanepakke_27042020.pdf

Kære Pernille,

Hermed Metro Metro Services svar på høring vedr. udkast til bekendtgørelser, der gennemfører den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Metro Service har egentlig flere spørgsmål end rettelser, så det er rigtig ærgerligt at loven implementeres uden den planlagte workshop kunne blive afholdt.

Men givet situationen, så er der jo ikke noget at gøre ved det.

Med venlig hilsen/Best regards

Charlotte Jørgensen
Safety Coordinator

Metro Service

Metrovej 3
2300 København S

T: + 45 32482800
M: +45 52184258
E: cha@metroservice.dk

Metroservice.dk

Følg os på Twitter [@MetroenKBH](https://twitter.com/MetroenKBH)

Disclaimer: This message (including any attachments) contains confidential information for a specific individual and purpose, and is protected by law. If you are not the intended recipient, you should delete this message and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message, or taking of any action based on it, is strictly prohibited.



Please consider the environment before printing this e-mail. Thank you.

Metro Service

Subject:	Hørings svar fra Metro Service A/S vedr. konsekvensrettelser ifm. 4. jernbanepakke		
Dato:	27-04-2020	Init:	CHA

Element:	Udkast til Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet		
Emne:	MeSe kommentar:		
Generelt	<p>På ERAs hjemmeside tilbydes kurser i SCC/VA ansøgningsprocessen for ansøgere / Assessment teams. Denne praksis findes ikke i nationalt regi.</p> <p>I stedet giver bekendtgørelsen bybaner mulighed for forhåndsdialog med styrelsen i ansøgningsprocessen.</p> <p>Det er naturligvis klart at foretrække at virksomheden får mulighed for dialog med myndigheden, men det kunne ønskes at en tilsvarende grundlæggende vejledning i ansøgningsprocessen ved ny sikkerhedscertificering / godkendelse eller ved ændring af sikkerhedscertifikat og -godkendelse i stil med det ERA udbyder kan finde sted for bybaner.</p>		
Generelt	<p>Hvor langt er Styrelsen mon med den lovede bekendtgørelse for bybaner?</p> <p>Styrelsen nævner i høringsbrevet at hvor 4. jernbanepakke har medført lempeligere regler for virksomhederne, er tilsvarende regler gennemført for bybanerne. Hvilke lempelser er der tale om?</p> <p>Bybanerne har i forbindelse med gennemførelse af sikkerhedsdirektivet og de efterfølgende jernbanepakker haft et større ressourcetræk på vurdering og i visse tilfælde implementering af lovkrav som egentlig ikke gælder bybanerne; Sikkerhedsdirektivet, og 4 jernbanepakke undtager bybaner - metro. Det kan ikke have været kommissionens intention at harmonisering på EU-niveau skulle have økonomiske konsekvenser i en branche der <i>helt</i> er undtaget i sikkerhedsdirektivet.</p>		

<p>§ 4. Stk. 2. <i>"Sikkerhedsgodkendelsen, jf. § 3, stk. 2, og sikkerhedscertifikatet er gyldig(t) i op til 5 år efter udstedelsen med de ændringer, der måtte følge af lovgivningen."</i></p>	<p>Hvor stk. 1 siger præcist 5 år, siger stk. 2 op til 5 år med de ændringer der måtte følge af lovgivningen? Kan styrelsen uddybe denne forskel, og begrunde forskellen?</p>
<p>§10. 2) <i>..." henholdsvis bilag 1."</i></p>	<p>Metro Service formoder at bybaner ikke skal udarbejde krydsreferenceliste ud fra forordningens bilag, men i stedet udarbejde krydsreferenceliste ud fra bilag 1? Derfor forslag til tekstændring: <i>"Hvis der ansøges jf. BEK §3, stk. 2 (bybaner) skal bilag 1 benyttes ved udarbejdelse af krydsreferenceliste."</i></p>
<p>§13</p>	<p>Det kunne være ønskeligt at paragraffen vedr. ændringer til sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse var mere konkret ift. at specificere de kriterier der medfører at sikkerhedsgodkendelse eller certifikat skal ændres.</p> <p>Skal en infrastrukturforvalter omfattet af direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed fx melde hvis der sker ændring jf. §13 stk 1, eller hvad med §13 stk.3? Efter hvilke kriterier skal en jernbanevirksomhed med EU-certifikat melde ændringer til certifikatet?</p>
<p>§18</p>	<p>Det anbefales at styrelsen i formularen til den årlige sikkerhedsrapport fremhæver at afsnit vedr. anvendelsen af de relevante fælles sikkerhedsmetoder kun gælder jernbanevirksomheder, der er omfattet af direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed, herunder virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11, og infrastrukturforvaltere, der er omfattet af direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed</p>
<p>Bilag</p>	<p>Indholdet i bilaget til bekendtgørelsen og bilagene i forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018 er forskellige:</p> <p>Der er i høringsbrevet lagt vægt på at lovændringen ikke resulterer i økonomisk konsekvens for jernbanevirksomhederne. Men forskellene i bilagene til forordningen og bilaget til bekendtgørelsen <i>er store</i>.</p> <p>Forordningen incl. bilag er på 23 sider, Bekendtgørelsen incl. bilag er på 10 sider. Der er udarbejdet en 127 sider lang vejledning til forordning (EU) 2018/762, hvor den trykte vejledning til bekendtgørelse 147 af 30 januar 2018 er på 41 sider.</p>

Bilag	Det kunne være ønskeligt at bilaget lagde sig op af ISO-standarderne for ledelsessystemer, således at der i vejledningsregi ikke er behov for en krydsreferencetabel mellem bekendtgørelseskravene og ISO 9001:2015 kravene, naturligvis under forudsætningen at genstandsfeltet i bekendtgørelsen er sikkerhed og ikke kvalitet!
Krav 2.3.3. <i>"Virksomhedens øverste ledelse skal udpege en funktion, der har ansvar for og beføjelser til..."</i>	Forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018 stiller ikke krav om en specifik "ledelsessystems" funktion. Det anbefales at kravet i bekendtgørelsens bilag ændres så vilkårene er de samme for bybaner som for lange skinner.
Krav 5.4.5. <i>"Planer, processer, procedurer og systemer skal evalueres, og virksomheden skal opbevare dokumentation for disses effektivitet."</i>	Alle virksomheder er vel stadig omfattet af Bekendtgørelse 1312 af 16/12/2008? Hvordan stilles førnævnte bekendtgørelse ift. Forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018 krav 5.5? Skal der øves sikrings- og beredskabsplan(er) med minimum 2 års mellemrum? Skal bybaner følge bekendtgørelse 1312, og lange skinner forordningen?
Krav 5.10	Skal bybaner overholde CSM for risikovurdering (forordning (EU) 402/2013)? Da både køretøjbekendtgørelse og infrastrukturbekendtgørelse henviser til bilag der indeholder "tilpassede" CSM-krav, må det antages at øvrige typer ændringer der ikke er dækket af hverken køretøjbekendtgørelse og infrastrukturbekendtgørelse såsom fx organisatorisk ændring o.l. ikke skal følge CSM RA?
Krav 6	Skal bybaner overholde CSM for overvågning (forordning (EU) 1078/2012)?

Element:	Udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet	
Emne:	MeSe kommentar:	
Generelt	hvordan hænger (EU) 2018/545 Artikel 11 (hvis sporvognen kører på EU jernbanesystem etc.) sammen med gældende dansk lovgivning?	

Bilag generelt	Skal bybaner overholde CSM for risikovurdering (forordning (EU) 402/2013), sikkerhedsdirektiv eller TSI'er? Hvis nej, anbefales det at der udarbejdes bilag særskilt til de bybaner (hvor EU-direktiver og forordninger ikke finder anvendelse), og at der ikke refereres til disse – men at krav i stedet beskrives i klartekst.
Bilag 2: 3.5.1	Det anbefales at styrelsen benytter et andet mere korrekt ord for "risikoacceptabilitet"

Element:	Udkast til bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen	
Emne:	MeSe kommentar:	
Bilag generelt	Skal bybaner overholde CSM for risikovurdering (forordning (EU) 402/2013), sikkerhedsdirektiv eller TSI'er? Hvis nej, anbefales det at der udarbejdes bilag særskilt til de bybaner (hvor EU-direktiver og forordninger ikke finder anvendelse), og at der ikke refereres til disse – men at krav i stedet beskrives i klartekst.	
Bilag 2: 3.5.1	Det anbefales at styrelsen benytter et andet mere korrekt ord for "risikoacceptabilitet"	

Element:	Udkast til bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet	
Emne:	MeSe kommentar:	
§2	Paragraffen nævner ikke metro i klartekst, det anbefales at den gør.	

Element:	Udkast til bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet	
Emne:	MeSe kommentar:	
	Ingen	

Element:	Udkast til bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet	
Emne:	MeSe kommentar:	
	Ingen	

Element:	Udkast til bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet	
Emne:	MeSe kommentar:	
	Ingen	

Element:	Udkast til bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	
Emne:	MeSe kommentar:	
	Ingen	

Element:	Udkast til bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet	
Emne:	MeSe kommentar:	
	Ingen	

Element:	Udkast til bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11	
Emne:	MeSe kommentar:	
	Ingen	

Element:	Udkast til bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet	
Emne:	MeSe kommentar:	
	Ingen	

Josephine Svane Low

Fra: Anders Dørge <anders.dorge@mail.dk>
Sendt: 28. april 2020 06:11
Til: ts Info
Cc: Pernille Kisling-Møller; Pernille Kisling-Møller; info@veterantog.dk
Emne: j.nr. TS10000-00160 - DVF - SV: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Til: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
info@tbst.dk
cc. til heba@tbst.dk og pkmo@tbst.dk

Vedr. j.nr. TS10000-00160 – høring bekendtgørelser der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Hermed høringsvar fra DVF – Danske Veterantogs Fællesrepræsentation, på vegne af veterantogsorganisationerne

Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11

§4 stk. 2

tredje linje: I parentes er angivet (veteranbaner) Dette er ikke korrekt i ordets egentlige forstand, idet stk. 2 også omfatter veterantogskørsel på det åbne jernbanenet. Men dog korrekt i jernbanelovens forstand, hvor definitionen "veteranbane" også omfatter veterantogskørsel på jernbanenettet.

For at undgå misforståelser foreslås teksten affattet som i den gældende BEK 1461-2009 således:

For jernbanevirksomheder, der udfører ikke-erhvervsmæssig jernbanedrift, som fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, skal forsikringsbeløbet som minimum udgøre 60 mio. kr., jf. dog stk. 3.

§4 Stk. 3. affattes herefter således:

For jernbanevirksomheder, der udfører drift som nævnt i stk. 2, og hvor trafikken udelukkende udføres på veteransporveje (nominel sporvidde fra 1000 mm til og med 1435 mm) og smalspor (nominel sporvidde fra 500 mm til og med 1000 mm), skal forsikringsbeløbet som minimum udgøre 12 mio. kr.

Køretøjsbekendtgørelsen

Bestræbelsen om øget læsevenlighed er måske ikke lykkedes helt så godt som det kunne. Det forekommer som en noget rodet bekendtgørelse, hvor det ikke er klart og tydeligt hvilke køretøjer der er omfattet af bekendtgørelsen og hvilke der ikke er. Det hænger sammen med at det ikke tydeligt fremgår at styrelsen har valgt at undtage visse køretøjer jf. mulighed i EU-798 artikel 1 stk.3. Derved er det uklart hvad anvendelsesområde, krav, undtagelser og overgangsbestemmelser dækker. Da teksten samtidig ikke er præcis og konsistent skal læseren udlede anvendelsesområde mm. af de enkelte afsnit. Det må kunne gøres tydeligere. En idé; Affat indledningen med nogle af de forklarende ord, der fremgår af høringsbrevet.

Forslag til ny indledende tekst:

"Jf. jernbanesikkerhedsdirektivet EU 798-2018, artikel 1 stk.3, kan en medlemsstat vælge at undtage visse køretøjer fra at være omfattet direkte af direktivets bestemmelser, uagtet at de befarer det åbne jernbanenet.

Med denne bekendtgørelse har Danmark valgt at give mulighed for undtagelse af følgende køretøjer:

Bybanekøretøjer der anvendes på en lokal del af det åbne net i Danmark, Veterankøretøjer der kører på det åbne net i Danmark, Rangerlokomotiver der alene anvendes lokalt på nettet i Danmark.

Bekendtgørelsen gælder i øvrigt for køretøjer på bybaner, samt for alle køretøjer, når de skal opnå tilladelse til test eller transport på det danske net eller på bybaner.

Bekendtgørelsen indeholder endvidere nogle få driftsbestemmelser, som hidrører fra interoperabilitetsdirektivet, men som ikke er foldet ud i kommissionens gennemførelsesforordning EU 2018-545 og som det derfor er nødvendigt at implementere nationalt.

Kort om ansøgningsproces:

Ansøgning om godkendelser af køretøjer jf. ovenstående indgives til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

For øvrige køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet, gælder Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/545, som indeholder krav til og procedurer for ansøgning gennem den elektroniske ansøgnings-portal One Stop Shop (OSS)".

Bemærkninger i øvrigt:

§1 stk. 2

Mange køretøjer, som befærder net omfattet af EU 797-2016, skal godkendes efter denne bekendtgørelse. Det giver derfor ikke mening når det fremgår at "For køretøjer, der befærder net omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet, gælder dog kun kapitel 1, kapitel 7, kapitel 8, kapitel 10, kapitel 11, kapitel 12 samt § 6, stk. 1, og § 23.

Forslag til affatning: "For køretøjer, som alene er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet, gælder dog kun kapitel 1, kapitel 7, kapitel 8, kapitel 10, kapitel 11, kapitel 12 samt § 6, stk. 1, og § 23"

§2 stk. 1

"Egen infrastruktur" er ikke præcist nok, og i øvrigt forkert. Forslag: "Veterantogskøretøjer, der udelukkende anvendes iht. veteranbanebekendtgørelsen BEK 25-2018 eller senere ændringer heraf".

§3 Definitioner

Der benyttes forskellige betegnelser for det, som i BEK24-2018 og BEK 25-2018, og i DVF-modellen for sikkerhedsstyring omtales som "veterantogsorganisationer", (dvs. en indehaver af tilladelse til veterantogskørsel). Der omtales: "Jernbaneklubber", "indehaver af tilladelse til veterantogskørsel" og "veterantogsoperatør".

"Jernbaneklub" er ikke dækkende, fordi det ikke er et beskyttet begreb. Alle kan kalde sig for en jernbaneklub, og det er ikke sikkert at de har tilladelse. Desuden er det ikke alle med tilladelse til veterantogskørsel, der er organiseret som jernbaneklub, forening el.lign. (F.eks. Danmarks Jernbanemuseum)

DVF foreslår at der anvendes betegnelsen "veterantogsorganisation" alle steder, og at der i definitioner optages; "Veterantogsorganisation" med forklaring: "indehaver af tilladelse til veterantogskørsel", hhv. "indehaver af tilladelse til drift af veteranbane".

Bekendtgørelsen indeholder ikke en egentlig definition af veterantogskøretøjer. Det bør vi måske se på sammen?

§3 - 10) "Ibrugtagning" handler ikke om at bringe et køretøj i en bestemt tilstand, men om tilladelse til idriftsættelse. At det så medfører at køretøjet skal være eller bringes i en bestemt stand er en anden sag. Foreslås affattet således: "Tilladelse til at idriftsætte et veterantogskøretøj eller et bybanekøretøj, eller en serie af disse, i en foreskrevet driftstilstand".

§5: Det fremgår at rangerlokomotiver og veterantogskøretøjer skal opfylde kravene i TSI CCS ved udrustning med ETCS. Hvorfor det, når disse køretøjer ikke er omfattet af EU 2016/797?

Heri er bl.a. et krav om 8 watts GSM-R-voice installation, men hvor det i praksis har vist sig at en 2-watts installation, som tilladt i Sverige, så rigelig dækker behovet i Danmark (og til ca. 1/10 af prisen for 8-watt – og vi taler her om kr. 600.000,- - for en telefon-installation!)

GSM-R-voice har jo ikke tekniske grænseflader til ETCS, men alene opstillet som et forhåndskrav i TSI CCS ved installation af ETCS.

Må jeg foreslå at – i det mindste – kravet til 8 watts GSM-R undlades helt eller erstattes med krav om en 2-watts GSM-R-installation.

Endvidere henledes opmærksomheden på de overvejelser om light-udrustning i yellow fleet, rangerlokomotiver, veterantogskøretøjer mm, hvor bl.a. SNCF arbejder målrettet med et projekt, som har både Banedanmarks og departementets bevågenhed.

§11 stk. 3

Det fremgår at den i stk. 1, pkt. 2, nævnte kompatibilitetsattest kan udelades, såfremt køretøjet er blevet registreret i det nationale køretøjsregister (NVR) inden den 21. maj 2015, (...).

Hvor kommer datoen 21. maj 2015 fra? (udover at være ikrafttrædelsesdato for BEK 653) Er den offentliggjort nogen steder? I foregående bekendtgørelser findes datoen ikke, og der er ikke overgangsbestemmelser.

Det oprindelige krav var at alle køretøjer skulle være registreret i NVR senest 1. august 2010, og at de ikke måtte benyttes uden registrering efter 9. nov. 2010.

Så der har tilsyneladende været en "kattede" der har åbnet for efterregistrering i 2015, men som ikke er meldt ud til alle køretøjsejere. En "kattede" er fornuftig, da det har vist sig at der er flere køretøjer, der ikke blev registreret tilbage i 2010 - men der skal være en ensartet tilgang til efterregistrering for alle.

Datoen bør ændres til f.eks. 16. juni 2020, således at der reelt opnås en ensartet mulighed for alle til at efterregistrere 1996-køretøjer i NVR! (Efter den udmeldte dato 1. august 2010)

§15

Bør denne undtagelse ikke flyttes til §2? Der er jo tale om en afgrænsning af anvendelsesområdet og ikke en undtagelse. Og med en tydeliggørelse af at undtagelsen også gælder for interoperable køretøjer.

§19 stk. 7

"Jernbaneklub" bør erstattes jf. bem. til §3 "definitioner".

§21 stk.1

Anden linje, ordet "transport": Det er lidt uklart om "transport" er koblet til sidste sætning; "i de tilfælde hvor kørslen er signifikant". Sammenhængen bør tydeliggøres. I modsat fald er der tale om en uhensigtsmæssig skærpelse ift. BEK 653

§22 stk. 3

"Jernbaneklub" bør erstattes jf. bem. til §3 "definitioner".

§23 stk.2

"jernbanevirksomhed": Gælder vel også for andre end jernbanevirksomheder!

"et af de relevante væsentlige krav": Menes der krav jf. stk. 1 ?

§28 stk.4

"(...) til kørsel på det net overensstemmelseserklæringen vedrører": Dette er en skærpelse! Hvad er formålet?

Punktet bør affattes som i BEK 653-2015 §25 stk.6

Bilag 1

pkt.2 afsnit 11 e):

"veterantogsoperatør" bør erstattes jf. bem. til §3 "definitioner".

Pkt.3 afsnit 3) "kompleksitet": Det bør tydeliggøres, at der dermed menes at ændringen påvirker flere strukturelt definerede delsystemer samtidig..

Pkt.3 afsnit 4) "overvågning": "manglende" bør slettes, da det er meningsforstyrrende

Pkt.3 afsnit 5) "reversibilitet" "manglende" bør slettes, da det er meningsforstyrrende

Pkt.3 afsnit 6) akkumulation: "ændringens signifikans" bør slettes, da det er meningsforstyrrende

Hvad menes med "nylige"? (sikkerhedsrelaterede ændringer)

Bilag 2

På baggrund af bemærkningerne i høringsbrevet og af selve udkastet antager vi, at risikostyringsprocessen i bilag 2 er en afspejling af hidtidige bestemmelser i CSM-RA, og at evt. tolkning af bestemmelserne følger praksis og diverse vejledninger for CSM-RA. På den baggrund har vi ikke kommentarer til bilag 2.

DVF har ikke bemærkninger til de øvrige udkast til bekendtgørelser.

Venlig hilsen

Anders Dørge

Formand

Danske Veterantogs Fællesrepræsentation

Tlf. [+45 2445 0227](tel:+4524450227)



www.veterantog.dk

Fra: Pernille Kisling-Møller <pkmo@tbst.dk>

Sendt: 20. marts 2020 15.19

Til: info@aarhusletbane.dk; info@aarsleffrail.com; christian.algreen-ussing@transport.alstom.com; at@at.dk; info@arriva.dk; info-dk@atkinglobal.com; banedanmark@bane.dk; dir-sek@bane.dk; myndighedskoordinering@bane.dk; peter.sonne@dk.transport.bombardier.com; info@bravida.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; sikkerhed@cflcargo.dk; petero@feldthaus.dk; contec@mail.dk; cowi@cowi.dk; danak@danak.dk; info@danskbyggeri.dk; hoeringsrager@danskerhverv.dk; dh@handicap.dk; transport@di.dk; dj@djf.dk; Per Henriksen, Dansk Industri til Dansk Luftfart <pehe@di.dk>; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; info@veterantog.dk; rail.dk@deutschebahn.com; sikkerhed@deutschebahn.com; dsbpost@dsb.dk; sikkerhed@dsb.dk; thomas@elklinrailway.dk; erikelsborg@mail.dk; erst@erst.dk; henrik@frie-ji.dk; aib@havarikommissionen.dk; info@hectorrail.com; safety@hectorrail.com; trafik-jernbane@hk.dk; info@dinletbane.dk; JBN Info <Info@jernbanenaevnet.dk>; adm@keolis.dk; kl@kl.dk; thomas.rasch@ricardo.com; post@lokaltog.dk; info@malus.dk; m@m.dk; info@metroservice.dk; mjba@mjba.dk; administration@mjba.dk; midttrafik@midttrafik.dk; movia@moviatrafik.dk; niras@niras.dk; info@njba.dk; mfj@njba.dk; sikkerhed@nj.dk; oem@c.dk; mognp@odenseletbane.dk; info@odenseletbane.dk; info@aarsleff.com; info@railcare.se; mail@railservice.dk; ramboll@ramboll.dk; jesper@ravn-bane.dk; Torben.Bak@rina.org; marco.guainazzo@rina.org; kjeld.a.larsen@lic-mail.dk; info@scanscreen.dk; post.dk@siemens.com; trafikskerhet@sj.se; per.wind@spitzke.com; sis@sis.dk; info@strukton.dk; info@sbf.dk; post@sydtrafik.dk; letbyrder@erst.dk; letbyrder-i-EU@erst.dk; info@teknologisk.dk; mba@moviatrafik.dk; hoering@di.dk; info@txlogistik.eu; acr@de.tuv.com; Lars.Brockhoff@tuv-sud.dk; railway@oresundsbron.com; tm@willke.dk; regulatorywatch@akiem.com; em@blovstrodbanen.dk; dj@jernbaneklub.dk; info@veterantog.dk; jbmuseum@dsb.dk; leif.flensted@post.tele.dk; carstenornsholt@live.dk; post@ibk.dk; us@hjerlhede.dk; husckerl@gmail.com; Bestyrelse@limfjordsbanen.dk; mhvj@jernbaneklub.dk; sikkerhed@museumsbanen.dk; myveterantog@myveterantog.dk; mail@noj.kk; info@veterantogget.dk; jacl6200@gmail.com; sikkerhedsansvarlig@sjvt.dk; ewp_3@hotmail.com; formanden@sporvejsmuseet.dk; jokn@sfvj.dk; vsvt@jernbaneklub.dk; knud.fogh.pedersen@mvp.net; info@veterantog-vest.dk; jtkroell@gmail.com

Emne: HØRING: Bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Kære alle.

Hermed sendes udkast til 11 bekendtgørelser i høring. Bekendtgørelserne skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Se venligst vedlagte høringsmateriale. Høringsmaterialet kan også findes på høringsportalen, <https://hoeringsportalen.dk/Hearing>

Høringsfristen er d. 27. april 2020.

Med venlig hilsen

Pernille Kisling-Møller
Specialkonsulent

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Hovednummer +45 72 21 88 00

Josephine Svane Low

Fra: Pernille Kisling-Møller
Sendt: 29. april 2020 10:00
Til: Christian Vesterager; Kristina Samsøe Mosbæk; Josephine Svane Low
Cc: Henriette Balslev
Emne: VS: Banedanmarks bemærkninger til høring af de bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke (BDK ID: 1604718)
Vedhæftede filer: Banedanmarks bemærkninger til høring af de bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke.docx

Hej alle.

Hermed BDK's høringssvar.

Mvh. Pernille

Fra: Kasper Granhøj Hansen (KGRH) [mailto:kgrh@bane.dk]
Sendt: 29. april 2020 09:53
Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Henriette Balslev <heba@tbst.dk>; Pernille Kisling-Møller <pkmo@tbst.dk>
Emne: Banedanmarks bemærkninger til høring af de bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke (BDK ID: 1604718)

Kære Pernille

Hermed fremsendes Banedanmarks bemærkninger til høring af de bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Som du kan se, så har vi i "Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11" skrevet, at Banedanmark for nuværende ikke har nogen bemærkning til denne bekendtgørelse. Det har jeg gjort fordi det undrer mig, at den ansvarlige division ikke har skrevet aktivt tilbage til mig, så jeg har kontaktet dem på ny, og det kan være jeg vender tilbage på denne del.

Jeg skal beklage vores forsinkede bemærkninger.

Med venlig hilsen

Kasper Granhøj Hansen
Direktionsassistent
M: +45 2297 9684

Banedanmark
Direktionssekretariatet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
banedanmark.dk

Facebook | LinkedIn

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

Banedanmarks bemærkninger til høring af de bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte den 20. marts 2020 udkast til de 11 bekendtgørelser, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke, i høring.

Indledningsvist skal Banedanmark gøre opmærksom på, at nedenstående bemærkninger fremgår på dansk og engelsk. Det skyldes, at i flere afdelinger i Banedanmark er arbejds sproget engelsk, og i disse afdelinger er der eksperter, der ikke kan kommunikere på dansk, og for at alle medarbejdere i de respektive afdelinger kan forstå, hvad de har anbefalet Banedanmark at bemærke overfor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, så vil dele af Banedanmarks bemærkninger fremgå på engelsk. Henset til den pressende deadline, så har der ikke været tid til at oversætte de indkomne bemærkninger fra engelsk til dansk.

Banedanmark skal bemærke følgende til de modtagne bekendtgørelser:

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet”.

Banedanmark noterer sig at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i §3 afgrænser anvendelsesområdet til: *”Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder sikkerhedsgodkendelse til infrastrukturforvaltere, der er omfattet af direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed, hvis virksomheden har implementeret et sikkerhedsledelsessystem, som opfylder kravene i Kommissionens delegerede forordning (EU) sikkerhedsledelsessystemer.”*

Banedanmark læser dette som at infrastrukturforvaltere skal leve op til forordning 2018/762 (CSM-SMS) og nærværende bekendtgørelse. CSM-SMS rummer ret detaljerede krav til infrastrukturforvalteren og Banedanmark vurderer at den kunne anvendes direkte – ligesom den anvendes ved EU-sikkerhedscertifikat udstedt af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet skal dække et driftsområde i mere end én medlemsstat i EU.

Overimplementering af krav til dokumentation:

Der er stort overlap mellem CSM-SMS og nærværende bekendtgørelse. Der er dog en række tilfælde hvor krav i CSM-SMS skærpes når de oversættes til dansk bekendtgørelse. Dette handler blandt andet om krav til dokumentation. Se nedenstående eksempler:

Risikoprofil	
TBBST	<i>1.3.1. På baggrund af virksomhedens identificerede aktiviteter, grænseflader og eksterne krav skal virksomheden udarbejde og vedligeholde en risikoprofil. Virksomheden skal sikre, at alle relevante farer i forhold til jernbanesikkerheden og deres årsager identificeres og håndteres i risikoprofilen 1.3.2. Risikoprofilen samt dens vedligeholdelse skal dokumenteres.</i>
CSM-SMS	<i>1.1. Organisationen skal:b) udpege alvorlige sikkerhedsrisici, som dennes jernbanedrift giver anledning til, uanset om driften varetages af organisationen selv eller af kontrahenter, partnere eller leverandører under dennes kontrol.</i>

Identifikation af krav	
TBBST	<p>1.2.1. Virksomheden skal identificere eksterne krav, som er relevante i forhold til virksomhedens aktiviteter, herunder lovkrav, bekendtgørelser, myndighedsafgørelser, tekniske og driftsmæssige standarder og andre normative krav.</p> <p>1.2.2. Virksomheden skal kunne dokumentere, at relevante krav er identificeret.</p>
CSM-SMS	<p>5.1.2. Organisationen skal sikre, at dens driftsrelaterede ordninger overholder de sikkerhedsrelaterede krav i de gældende tekniske specifikationer for interoperabilitet og relevante nationale forskrifter samt andre relevante krav (jf. 1 Organisationens kontekst).</p>

Kravene til dokumentation i bekendtgørelsen er videreført fra bek. 147. Her medfører de et meget stort registreringsarbejde. Udover at en infrastrukturforvalter skal dokumentere at man lever op til de relevante lovkrav, og har en opdateret risikoprofil, så skal infrastrukturforvalteren også registrere og kunne dokumentere en lang række fravalg. Dette er et ret vidtgående ekstra krav, som ikke er baseret på implementering af CSM-SMS.

Andet sprogbrug:

Som det ses ovenfor, anvender den danske bekendtgørelse et andet sprogbrug end CSM-SMS. Dette synes unødvendigt. CSM-SMS bruger ikke ordet farer, men taler kun om risici. I den danske bekendtgørelse bruges både risici og farer.

Banedanmarks anbefaling:

Banedanmark anbefaler, at TBST i forhold til de konkrete krav til, hvad infrastrukturforvaltere skal leve op til for at opnå sikkerhedscertifikat, henviser til CSM-SMS. På den måde undgås overimplementering af regler og man opnår et ensartet sprogbrug.

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneanrådet”.

§1

Anvendelsesområde:

*Stk. 2. For køretøjer, der befærder net omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet, **gælder dog kun kapitel 1, kapitel 7, kapitel 8, kapitel 10, kapitel 11, kapitel 12 samt § 6, stk. 1, og § 23.***

Kommentarer:

- Kapitel 7, der er nævnt ovenfor i §1 stk. 2 (med fed skrift), er det kapitel der omhandler testkørsler, men det er vanskeligt at gennemskue, om køretøjer der skal testes på en eksisterende strækning (hvor SRs regler gælder), der midlertidigt er udstyret som ERTMS-testområde med henblik på at teste køretøjet for at dette senere hen kan ibrugtages på ERTMS strækninger, også er omfattet.
- It must be clear that vehicles operating on local lines, controlled by CCS systems out of scope of the TSI (S-bane included) should be excluded from any approval process involving the EU. Suggestion: The § and Stk which are not relevant for S-bane, metro and tramway vehicles should be listed separately, awaiting the specific BEK governing those.

§3

Definitioner:

15) *Køretøj: Et jernbanekøretøj med eller uden trækraft, der på egne hjul kører på en jernbanestrækning. Et køretøj består af et eller flere strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer eller dele af sådanne delsystemer.*

Kommentar:

- Banedanmark skal bemærke at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det fremgik eksplicit, om arbejdskøretøjer også var omfattet af denne bekendtgørelse, eller om de er at betragte som en del af infrastrukturen og dermed følger bekendtgørelse 661. Særligt for arbejdskøretøjer, der bliver udstyret med ERTMS, kan der herske tvivl om de er omfattet, da disse jo opfylder kravet i punkt 15, men hvor de ikke er nævnt specifikt. Det indikerer jo, at de er omfattet, og det ville være hensigtsmæssigt at tydeliggøre det.

§5

Rangerlokomotiver og veterantogskøretøjer, som udrustes med ETCS (European Train Control System) og GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) data skal opfylde kravene i TSI CCS.

Stk. 2. EF-verifikationsproceduren for delsystemer, som er angivet i bilag IV i interoperabilitetsdirektivet, skal anvendes ved udfærdigelse af verifikationserklæringer for delsystemer omfattet af TSI CCS, jf. stk. 1.

Stk. 3. Bilag 4 skal anvendes ved udfærdigelse af verifikationserklæringer for delsystemer, der ikke er omfattet af stk. 2.

Kommentar:

- ERTMS should be used instead of ETCS /GSM-R (consistency to infrastructure). Maybe to be very precise for GSM-R voice only change ETCS to ERTMS. Suggestion: As minimum change ETCS to ERTMS.

§ 6

For køretøjer, der befærder net omfattet af interoperabilitetsdirektivet, skal kravene til risikovurdering i CSM-RA opfyldes, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. For bybane-, veterantogskøretøjer og rangerlokomotiver skal kravene til risikovurdering i bilag 1-3 opfyldes.

Kommentar:

- Stk 2: Given S-Bane = Bybane, then what about private railways of Jernbaneloven. Suggestion: Consider checking consistency between Jernbaneloven and the regulation as regards the type of vehicles.

§ 7

Ved ansøgning om typegodkendelse skal følgende vedlægges (...)

Kommentar:

- The relation between a DeBo/NoBo and sagkyndig, which does not exist in the EU legislation, shall be clearer. Suggestion: Refer to explanations and working relationship between xBo and sagkyndig.

§8

Ved ansøgning om tilladelse, jf. § 4, til et køretøj eller en serie af ens køretøjer baseret på en dansk typegodkendelse, skal ansøgningen vedlægges følgende:

- 1) En typegodkendelse udstedt i Danmark.
- 2) En typeoverensstemmelseserklæring vedlagt verifikationserklæringer, jf. § 5, stk. 2 og 3.

Kommentar:

- It is not clear if for an approval of vehicle in series based on a Danish type approval if the DoV for FoC can be used as per 2018/545 or if a new DoV is expected by TBBST for every series vehicle. Suggestion: Please make it clear what TBBST expects to receive in more detail for series approval of vehicles.

§9

Ved ansøgning om tilladelse, jf. § 4, til et køretøj eller en serie af køretøjer, der ikke har en typegodkendelse udstedt i Danmark, skal ansøgningen vedlægges (...)

Kommentar:

- This paragraph causes a new approval process in DK for vehicles that might have an approval from another EU country. In that case §10 should be allowed to be followed. Suggestion: Add the phrase "og ikke allerede er godkendt i et andet EU-land eller EØS-land" in this paragraph.

§10

Ved ansøgning om tilladelse, jf. § 4, til et køretøj eller en serie af ens køretøjer, der allerede er godkendt i et andet EU-land eller EØS-land, skal ansøgningen vedlægges (...)

Kommentar:

- It is not clear that the Kompatibilitetsattest shall be stating the required type of lines in Denmark. Suggestion: It can be made precise in definition 14) that Statements on compatibility with the Danish network are meant (as in RINF).

§12

Før en ændring iværksættes i et eksisterende køretøj (...)

Kommentar:

- This article repeats an obligation in the Safety directive and CSM. Suggestion: Legal obligations from SD, TSI and CSM are better referred to instead of copied.

§14

Der kræves ikke en ny typegodkendelse eller en ny tilladelse, jf. § 4, såfremt (...)

Kommentarer:

- By not having a reference to the interoperability directive paragraph 12 article 21 this paragraph 14 does not show a full picture of when and what requires a new type approval or new approval. As it stands today it could be understood in such a way that a project proposal according to paragraph 13 would have to be submitted to TBST for every change. This is not in the spirit of the interoperability directive. Suggestion: Add a reference to the interoperability directive paragraph 12 article 21 as there are additional scenarios there not mentioned in the vehicle directive that do not require an application.
- This article repeats an obligation in the TSI CCS, but might be incomplete. Suggestion: Legal obligations from SD, TSI and CSM are better referred to instead of copied.

- No link with the ESC Statement is present, which for ERTMS lines is the only legal tool (TSI 2019). RSC/ESC should be addressed (ERTMS / vehicle compatibility), IOD article 21 and TSI-CCS. Suggestion: Add the ESC statement as playing this role (clear in §23) in the Kompatibilitetsattest for showing compatibility between CCS OB and CCS TS and clarifying that the IM will be contacted for the ESC process.

§17

Køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet, som er registreret i et nationalt køretøjsregister, kan befærde strækningerne den dansk-tyske grænse og frem til stationsgrænsen (...)

Kommentar:

- This article on a specific cross-border case repeats an obligation in the TSI CCS (e.g. 7.4.2.1) and IOD (e.g. Art. 21 8)), but may be incomplete. Suggestion: Several exceptions exist for vehicles operating to the nearest cross-border station, they could better be grouped together. In this case, Padborg and Tønder is mentioned, but Malmø is - legally speaking - in the same cross-border case.

§19

Tilladelse til test og transport:

Kommentarer:

- Stk. 4: Her kan der muligvis herske tvivl om, hvem der skal ansøge, herunder hvem der skal vurdere testens signifikans. Særligt i de tilfælde, hvor det er Banedanmark, der skal afvikle testen i forbindelse med udrulning af ERTMS/CBTC, men hvor toget (eksempelvis fra DSB) indgår som en integreret del af testen.
- I nogle tilfælde er der tale om, at toget er godkendt til kørsel med ERTMS, men blot skal benyttes til at teste infrastrukturen af ERTMS. I andre tilfælde er der tale om, at både toget og infrastrukturen skal testes (samspillet mellem disse) og i andre tilfælde, er der tale om, at infrastrukturen er ibrugtaget med ERTMS, men hvor det alene er toget der skal testes. Det ville være fint, hvis kapitel 7 var lidt mere detaljeret omkring disse forskelle.
- Endelig er der 'erfaringsdriften', hvor tog og lokomotivfører er godkendt/uddannet, men hvor der blot skal køres erfaringsdrift.
- Generelt kan det siges, at da de to involverede virksomheder, har hver deres sikkerhedsledelsessystem, kan der opstå tvivl om, hvem der har ansvaret for hvad ved en testansøgning.
- If the significance evaluation show that a test and/or transport of a vehicle is not significant does the operator still have to apply for an approval with TBST according to article 19 STK 2? Suggestion: Make it clear how to handle non-significant test and/or transports.

Høringssvar til "Bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen".

Banedanmark har i forbindelse med præ-høringen af 27. juni 2019 om infrastrukturenbekendtgørelsen gjort rede for, at inklusionen af test i infrastrukturenbekendtgørelsen er udtryk for overimplementering af den europæiske regulering. Denne pointe udfoldes nedenfor ud fra de samme argumenter.

Derudover gør vi opmærksom på:

- §1 Det er ikke tydeligt i §1 at bekendtgørelsen ikke gælder for bybaner

- §5 tilføjelsen af punkt 5 betyder at ansøger for APIS CCS trackside skal have en ERA-godkendelse hver gang. Kunne man tilføje "*hvis ikke allerede sendt I en tidligere ansøgning, dækket af den same ERA godkendelse*"? Så behøver programmer, hvor ERA har givet en "contract approval" kun søge ERA om godkendelse en gang.
- §6 Tidsangivelserne 1 og 4 måneder er 1 til 13 uger mere end de nuværende tidsgrænser. Det involverer en række projectrisici for BDK – særligt I relation til NoBo. Hvis disse tidsfrister skal implementeres vil det kræve at der samtidig implementeres en procedure hvor dokumentation sendes successivt i faser.
- § 9 I Signalprogrammet er der ikke sendt projektbeskrivelser fordi det var aftalt at der kun skulle sendes APIS. Kan vi tilføje en sætning: "*med mindre det på forhånd er aftalt, at der fremsendes APIS*".
- §12 ordlyden kan skabe usikkerhed om infrastrukturforvalterens selvforvaltningen i forhold til at ibrugtage ændret jernbaneinfrastruktur, hvor ændringen er vurderet ikke-signifikant. Vi foreslår at dette tydeliggøres.
- S. 6, pkt. 1:
Kommentar: This clarification "net, der funktionelt er adskilt..." could be reused elsewhere to clarify applicability of the BEK for S-bane. Suggestion: Move this sentence to the applicability paragraph of the BEK (§1 Stk 2)

Test

Banedanmark mener det er uhensigtsmæssigt, at den nye Infrastrukturbekendtgørelse fastholder eksisterende særlige danske regler, hvor test inkluderes i CSM-RA.

- Ved fortsat at have test i infrastrukturbekendtgørelsen, fastholdes er en specifik dansk fremgangsmåde, der går imod formålet i CSM-RA-forordningen om at ensrette procedurer på tværs af medlemslandene.
- Test er ikke beskrevet i CSM-RA-forordningen og der er således tale om overimplementering af EU-regulering.
- CSM-RA er ikke særligt egnet til risikostyring af tests.

I CSM-RA forordningen fremhæves det, at forordningen søger at "*undgå, at den fælles sikkerhedsmetode gennemføres forskelligt i medlemsstaterne*", for bl.a. at lette markedsadgangen for transporttjenester¹. Dette taler imod at anvende CSM-RA på tests, idet ingen af de medlemslande, som Banedanmark har drøftet sagen med, har test som anvendelsesområde for CSM-RA.

Banedanmark mener, at håndteringen af test som genstand for en CSM-RA proces udgør en overimplementering af EU-regulering med konsekvenser for Banedanmarks økonomi: mere administration, flere myndighedsgodkendelser, dyr og tidstung assessering mm. Banedanmark mener i stedet, at infrastrukturforvaltere kan og skal håndtere planlægningen og gennemførelsen af test via eget sikkerhedsledelsessystem.

Banedanmark anser derfor testbestemmelserne i bekendtgørelsen for overflødige. Formuleringen i bekendtgørelsen er:

¹ KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009, bemærkninger (2) & artikel 1

” § 10. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder tilladelse til test på eksisterende strækninger.

*Stk. 2. Såfremt en virksomhed ønsker at udføre en test på en eksisterende strækning af et eller flere delsystemer eller dele af delsystemer, som ikke er omfattet af en ibrugtagningstilladelse, skal virksomheden før testens iværksættelse vurdere, **om testen medfører en signifikant ændring af jernbanesystemet efter artikel 4, stk. 1 og 2**, i CSM-RA eller bilag 1 til denne bekendtgørelse.*

Stk. 3. Vurderes det, at testen medfører en signifikant ændring af jernbanesystemet, jf. stk. 2, skal jernbaneinfrastrukturforvalteren ansøge om tilladelse til test hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen inden iværksættelse.”

Formuleringen i stk. 2 markeret med fed skrift gør selve bestemmelsen overflødig. En infrastrukturforvalter, der foretager ændring af jernbanesystemet skal under alle omstændigheder forholde sig til om denne er signifikant – uanset om det er i forbindelse med en test eller ej. Dette fremgår af:

”§ 7. Før en ændring i en eksisterende jernbaneinfrastruktur iværksættes, skal den virksomhed, der påtænker ændringen, vurdere, om ændringen er signifikant efter principperne i artikel 4, stk. 1 og 2, i CSM-RA eller bilag 1 i denne bekendtgørelse.”

I praksis er det man skal søge om via ansøgningsskema, systemdefinition, assessering mv. imidlertid heller ikke ændringen i jernbanesystemet, men derimod selve testen. Denne diskrepans spejler, at CSM-RA ikke er formuleret med henblik på test.

Tests handler normalt om forhold, som ikke relaterer sig til jernbanen i drift og derfor ikke er en del af Trafik, Bygge- og Boligstyrelsens genstandsområde. Der er således ikke primært tale om farer for passagerer eller tredjemand. I stedet kan der være farer der relaterer sig til personale hos jernbanevirksomheden, infrastrukturforvalteren eller en leverandør. Myndighedsmæssigt vil test således typisk høre under Arbejdstilsynets eller politiets område.

De elementer af test, som relaterer sig til jernbane i drift, godkender Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen i andre sammenhænge. Det kunne fx være hvis stationsbestyrere eller lokomotivfører skal forholde sig anderledes på infrastruktur der grænser op til testområdet. Her vil der typisk være behov for supplerende sikkerhedsbestemmelser. Disse godkender Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen. Derudover håndterer infrastrukturforvaltere opgaver af tilsvarende karakter og med tilsvarende kompleksitet og risikoniveau for passagerer og tredjemand i eget ledelsessystem. For eksempel håndteres infrastrukturarbejder i infrastrukturforvalterens eget ledelsessystem. Her kan der arbejdes med flere maskiner i en spærring, der rangeres ind og ud af sporspærringer, spærringer kan etableres og løftes, og der kan arbejdes med maskiner ved siden af trafikeret nabospor – alt sammen efter processer i infrastrukturforvalterens ledelsessystem.

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet”.

Banedanmark har overvejet begrundelsen for, at både Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og DANAK skal godkende. Banedanmark finder det uklart hvis et selskab er akkrediteret i udlandet, f eks en NoBo, lægges der så med bekendtgørelsen op til om de også skal akkrediteres specifikt i Danmark?

Under hensyntagen til øget selvforvaltning, vil det være en fordel, hvis det var muligt for en BDK-ekspert at agere ”NoBo” eller ”assessor” for opgaver i Banedanmark ud fra der kan påvises uafhængighed af det pågældende projekt. Banedanmark tolker bekendtgørelsesteksten som, at det

ikke er tilladt. I dag reguleres graden af selvforvaltning af signifikansvurderinger, og sådan vil det også være fremover.

Banedanmarks vurderer samlet set, at der for denne bekendtgørelse er tale om en meget begrænset ændring, og Banedanmark kan derfor tiltræde teksten.

Banedanmark opfatter det således, både Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og DANAK skal godkende bemyndigede og udpegede organer ud fra, at DANAK akkrediterer, hvorimod TBST er medlemsstat og skal derfor iht. Interoperabilitetsdirektivet godkende.

Banedanmark opfatter det således, at DANAK godkender NoBos akkreditering på dansk jord, men er et firma akkrediteret som NoBo i et andet EU-land, gælder lovgivningen i det pågældende land og akkrediteringen her som grundlag for, Banedanmark kan anvende firmaet som NoBo.

Banedanmark bruger ikke ressourcer som underleverandører til NoBos for egne opgaver. Underleverandører og datterselskaber blev for første gang indskrevet i lovgivningen sidste år, hvilket var en tilfredsstillende, da det øgede kvaliteten af nøglepersonerne. Den tekst som omhandler underleverandører og datterselskaber regulerer, hvordan NoBos kan købe ydelser udefra opfyldelsen af verifikation.

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet”.

Side 1, §2

Kommentarer:

- Clarification on the exact applicability of the IOD on S-bane subsystems missing. Suggestion: Applicability to S-bane can be added either explicitly or by reference to a separate BEK treating this.
- Clarification on the applicability of the IOD on privatbaner missing. Suggestion: Add definition of “banetyper” and the applicability of IOD to these.
- There are processes in the IOD which are triggered by the Køretøjsbekendtgørelse (KT BEK), but these are not explicitly mentioned, nor here in the IOD BEK neither in the KT BEK. Suggestion: The link between processes triggered in the KT BEK can be made clear in the IOD BEK.

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet”

s. 1, §1:

Kommentar:

- It is noted that not all later changes to Jernbaneloven is included (e.g. 510/2019), is this intentional?

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet”.

Banedanmark har ikke nogen bemærkninger til denne bekendtgørelse.

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11”

Banedanmark har ikke nogen bemærkninger til denne bekendtgørelse.

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v.”

Banedanmark har noteret sig, at i bilag 1, forløbere til ulykker, 3. ”bullit”. Udkast til tekst: ”- Sikkerhedsfarlige sporbeliggenhedsfejl: Fejl i sporlegemet og sporgeometrien knyttet til solkurver, spordeformationer og punktfejl i skinnernes højde og sporbeliggenhed, der af sikkerhedshensyn kræver omgående indskrænkninger i driftsforholdene.”

Banedanmark skal anbefale, at emnet deles i 2 dele, da ”Solkurver samt spordeformationer” samt ”Sporets relative beliggenhed” er to forskellige forhold/emner og f.eks. heller ikke blandes sammen i TSI INF, EN-Standarder eller Banedanmarks normer/regler.

- ”- Solkurver og spordeformationer: Fejl i sporlegemet knyttet til solkurver og spordeformationer, der af sikkerhedshensyn kræver omgående indskrænkninger i driftsforholdene.”
- ”- Sporbeliggenhedsfejl: Fejl med hensyn til sporets beliggenhed, der af sikkerhedshensyn kræver omgående indskrænkninger i driftsforholdene.”

Høringskommentar til ”Bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet”

Banedanmark har ikke nogen bemærkninger til denne bekendtgørelse.